

# Die Autobahn wächst

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **103 (1962)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033602>

## **Nutzungsbedingungen**

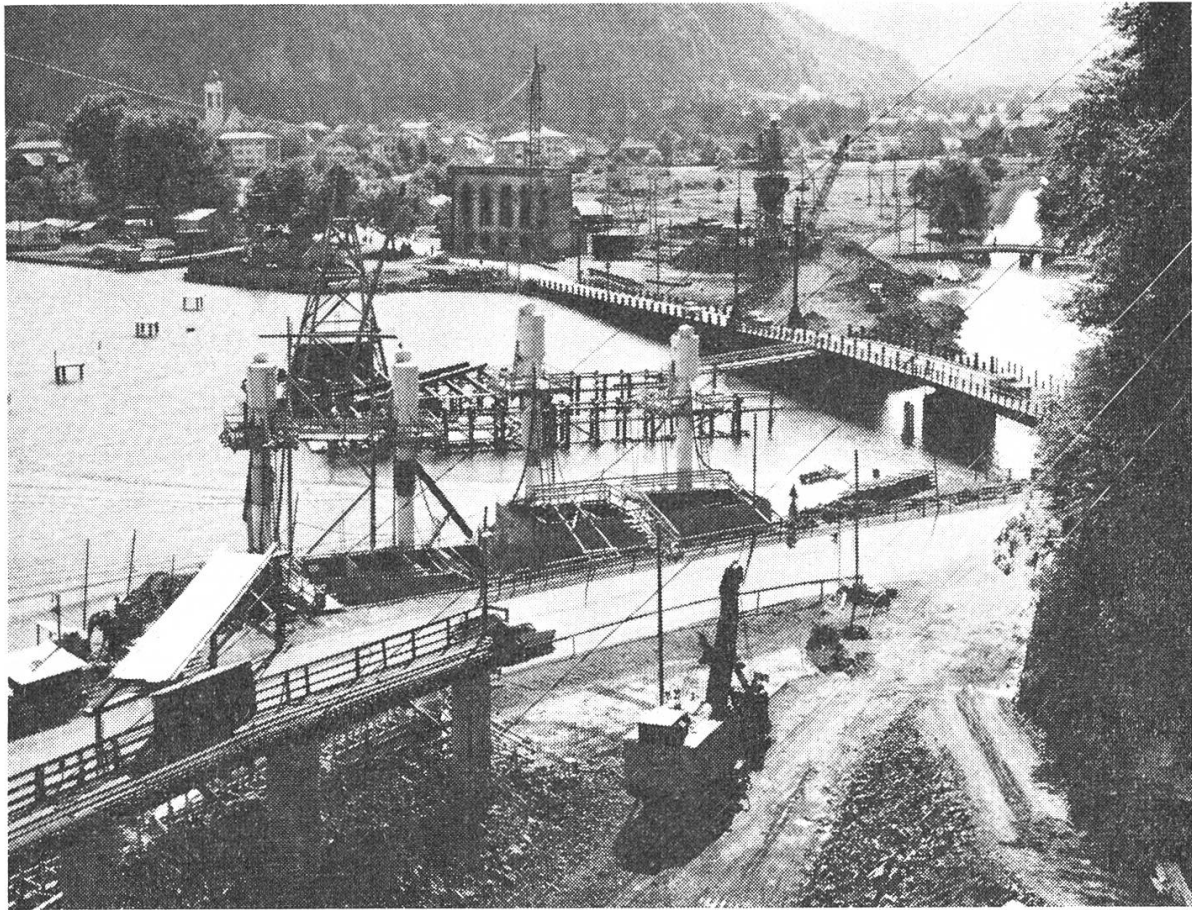
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die Baustelle, für den Laien ein wirres Durcheinander, für den Fachmann eine klare Entwicklung zum Ganzen

## Die Autobahn wächst

Das erste Stück Autobahn ist dem Verkehr übergeben, der Weg zur Erschließung des Kantons Nidwalden hat Form angenommen.

Von Luzern her beginnend ist das Anschlußwerk am Eingang von Hergiswil inklusive Bahnüberführung in Arbeit und geht der Vollendung entgegen.

Noch ist die Brücke ob Hergiswil, bei der Absenkung „Zwyden“ nicht fertig, wird es aber auf Ostern sicher sein, da Sie aus vorfabrizierten Elementen gebaut wird. Sie besteht aus zwei Wiederlagern und fünf Stützen im Abstand von 13.50 m. Ihre totale Länge beträgt 83 Meter. Mit diesem schönen Stück Autobahn wird uns und dem Fremdenverkehr eine Landschaft von unübertroffenem Reiz geboten.

Wer dem Lopper entlangfuhr sah jetzt lange Zeit ein eigenartiges Gefährt auf dem Trottoir stehen. Mit diesem Rotationsbohrer

wurden an der ganzen Lopperstraße entlang Bausondierungen vorgenommen. Die Bohrungen wurden alle 10 bzw. 20 Meter ausgeführt. Die ausführende Firma stand unter der Leitung der Eidgenössischen Versuchsanstalt für Erd- und Wasserbau. Professor Schmidt von der Versuchsanstalt hat bereits angegeben, mit wievielen Kilogramm der Quadratmeter Boden belastet werden darf.

Auch oben am Berg ist man nicht müßig geblieben. Der Lopper bringt, wie wir alle wissen, immer wieder Steine auf die Straße herunter. Für die Autobahn wird es nun von eminenter Wichtigkeit, daß dieser Stein Schlag, der eine große Gefahr bedeutet hat, abgesichert wird. Nun sind alle Vorarbeiten für die Steinschlagverbauung abgeschlossen. Es wird ein Waldweg bis zum Reigeldossen erstellt, der der Nutzung des Waldes und der Reinigung der Steinschlagverbauung dienen

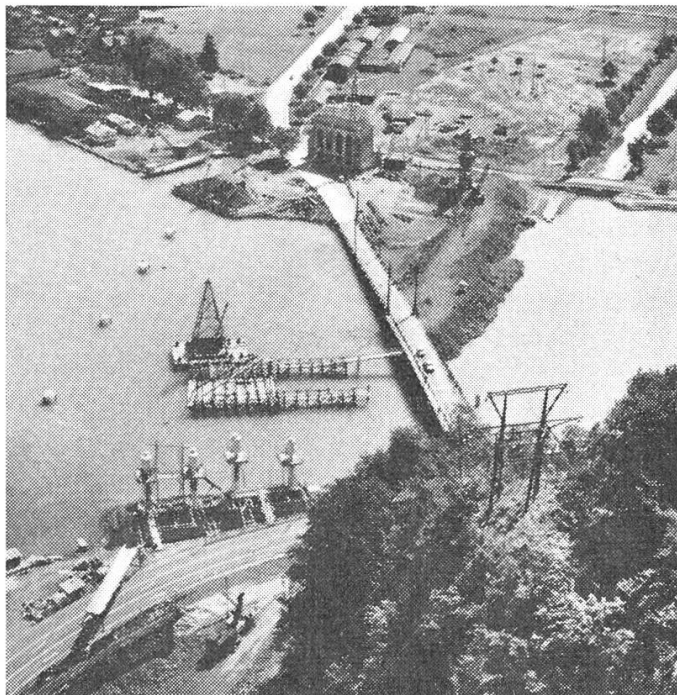
muß. Dann wird ein Zaun aus einbetonierten Eisenbahnschienen erstellt, der mit Drahtgeflecht verbunden ist.

Das Ingenieur-Büro Schubiger projiziert das Lehenviadukt, das ist der Teil vom Zwillingsviadukt in Hergiswil, das schon erstellt ist, bis zum Punkt, da die Autobahn über der heutigen Lopperstraße geführt wird. Die Strecke von diesem Punkt bis zu den Einfahrten in die Tunnel beim Reigeldossen, beziehungsweise beim Buchenloch wird vom Ing.-Büro Rapp und Schmidt berechnet und soll bis im Frühjahr ausgeschrieben werden können.

Die Autobahntunnel Süd und Nord sind in Arbeit, nur der Tunnel Brünig wird erst zuletzt begonnen. An allen Tunnels zusammen arbeiten ca. 135 Mann inklusive dem technischen Personal.

Der Nordtunnel, der 281 Meter lang wird, hat jetzt eine Tiefe von ca. 60 Metern. Im Südtunnel, der von der Acheregg bis zum Reigeldossen auf 748 m geplant ist, wurde bis jetzt 135 m Fels ausgebrochen. Die Felsverhältnisse sind nicht besonders günstig. Berwerfungen und Lehmschichten bereiten oft besondere Schwierigkeiten.

Ueber die Seenge Acheregg ist vorerst die Lokal- und Eisenbahnbrücke in Arbeit, wobei

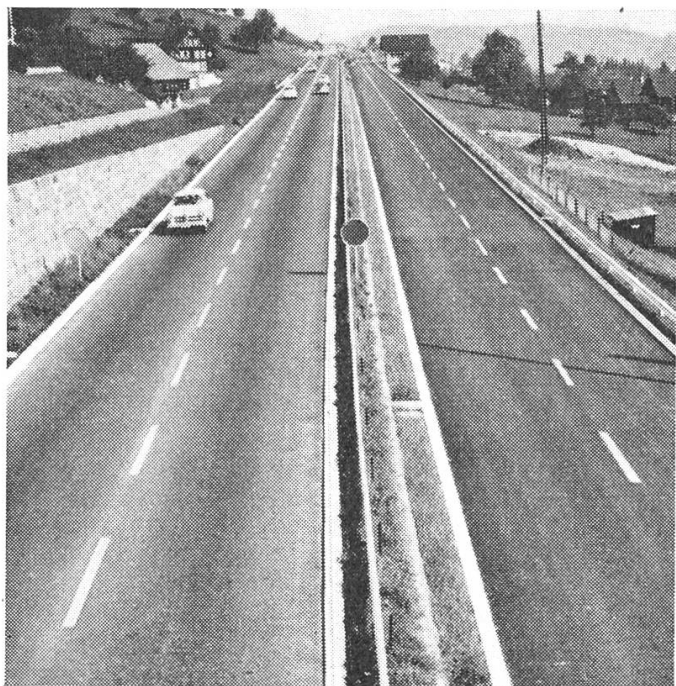


Die neue Brücke im Werden

die Caisson für die Autobahnbrücken gleichzeitig erstellt werden. Die Reihe 1, die auf der Seite Acheregg bereits versenkt ist, kommt ca. 7 m unter den mittleren Wasserstand. Die Caisson der Pfeilerreihe 2 hängen noch im Absenkerüst, Reihe 3 ist erst im Vorbereitungsstadium und von der Reihe 4 auf der Seite Stansstad ist der Caisson bereits gegossen und wird sofort abgesenkt. Dieser muß nur ca. 5 Meter abgesenkt werden.

Diese Caissons, die zwischen 300 und 400 Tonnen wiegen, kann man sich wie eine Käseglocke vorstellen. Die scharfe Eisenkante ringsum drückt sich in den Seegrund ein. Durch erhöhten Luftdruck wird das Wasser aus der Glocke herausgepreßt, sodaß die Arbeiter im Innern den Seegrund abtragen und durch die weißen Schleusenrohre heraustransportieren können. So senkt sich die Glocke fortschreitend, bis die Tiefe erreicht ist, die Gewähr leistet, daß die Brücke stabil bleibt. Zuletzt werden die Caissons ausbetoniert und die Pfeiler für die Brücke aufgezogen. Sofort nach Absenken der Caisson wird von der Seite Acheregg her das Lehrgerüst für die Brücke erstellt. Die Lokal- und Bahnbrücke sollte bis zum Herbst 1962 befahrbar sein.

Momentan arbeiten 65 Mann inklusive dem technischen Personal an der Brücke.



So führt der Weg hinaus in die Welt und von draußen wieder hinein in unser Land